



## AVIS DE COURSE

# ROUTE DU RHUM – DESTINATION GUADELOUPE 2014

**10<sup>e</sup> édition**

**Départ le Dimanche 2 novembre 2014**

Organisée par Promovoile  
41-43, rue de Cronstadt – 75015 Paris – France  
Tél. : +33/(0)1 48 42 54 90 – Fax : +33/(0)1 48 42 52 96  
S. A. au capital de 277 200 euros – R.C.S. Versailles 312 549 678 – APE 923B  
TVA intracommunautaire FR 013 125 496 78



## **Table des matières**

1.	<i>ORGANISATION</i>	<i>page</i>	<i>1</i>
2.	<i>NOM</i>	<i>page</i>	<i>1</i>
3.	<i>OBJET</i>	<i>page</i>	<i>1</i>
4.	<i>REGLES</i>	<i>page</i>	<i>2</i>
5.	<i>PUBLICITE</i>	<i>page</i>	<i>3</i>
6.	<i>ADMISSIBILITE - INSCRIPTIONS</i>	<i>page</i>	<i>4</i>
7.	<i>MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES</i>	<i>page</i>	<i>6</i>
8.	<i>PROGRAMME</i>	<i>page</i>	<i>7</i>
9.	<i>OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER</i>	<i>page</i>	<i>7</i>
10.	<i>CONTROLE DES BATEAUX</i>	<i>page</i>	<i>8</i>
11.	<i>INSTRUCTIONS DE COURSE</i>	<i>page</i>	<i>8</i>
12.	<i>PARCOURS</i>	<i>page</i>	<i>8</i>
13.	<i>TEMPS LIMITE</i>	<i>page</i>	<i>9</i>
14.	<i>SYSTEME DE PENALITES</i>	<i>page</i>	<i>9</i>
15.	<i>CLASSEMENTS</i>	<i>page</i>	<i>9</i>
16.	<i>TROPHEES ET PRIX</i>	<i>page</i>	<i>9</i>
17.	<i>POSITIONNEMENT</i>	<i>page</i>	<i>9</i>
18.	<i>MOYENS DE COMMUNICATION</i>	<i>page</i>	<i>10</i>
19.	<i>SOURCE D'ENERGIE</i>	<i>page</i>	<i>10</i>
20.	<i>AIDE EXTERIEURE (modification RCV 41 et 45)</i>	<i>page</i>	<i>10</i>
21.	<i>RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS</i>	<i>page</i>	<i>11</i>
22.	<i>UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS</i>	<i>page</i>	<i>13</i>
23.	<i>ADHESION</i>	<i>page</i>	<i>13</i>
24.	<i>CONTACTS</i>	<i>page</i>	<i>13</i>



## **1- ORGANISATION**

La **ROUTE DU RHUM** est une épreuve organisée par la S.A. Promovoile, filiale de la société Pen Duick S.A.S. avec la participation de la ville de Saint-Malo et la région Bretagne pour les opérations de départ, et de la Région Guadeloupe pour les opérations d'arrivée, ainsi que leurs Clubs sportifs.

### **1.1 Comité d'organisation**

Pierre Bojic : Directeur Général  
Mathieu Sarrot : Commissaire Général

Sa mission est l'organisation générale de l'épreuve, la coordination avec les collectivités et organismes des villes de départ et d'arrivée, la communication, les réceptions et les relations partenaires, les remises des prix officielles.

### **1.2 Direction de course**

Gilles Chiorri : Directeur de Course  
Claire Renou : Adjointe Direction de course

Sa mission est de gérer tous les aspects sportifs de l'événement. Elle travaille en relation directe avec le Comité de Course, le jugeur d'épreuve, le Jury International et la Commission médicale.

**Tout incident/accident doit être prioritairement communiqué à la direction de course.**

### **1.3 Comité de Course :**

Le comité de course sera désigné par la FFVoile, conformément à sa réglementation.

### **1.4 Jury International**

Un jury international sera désigné par la FFVoile, constitué conformément à l'annexe N des RCV et conformément à la RCV 70.5, ses décisions seront sans appel.

Lorsque les juges ne sont pas présents physiquement, mais sont joignables par téléphone ou par Skype, E mail, VHF ou tout autre moyen radio, la RCV N 1.2 doit être considérée comme respectée et les réclamations peuvent être instruites et jugées de cette façon.

### **1.5 Commission médicale**

Une commission d'assistance médicale sera formée dans le cadre de la Régulation 21 de l'ISAF (code anti-dopage) et de l'annexe 3 du règlement médical de la Fédération Française de Voile.

## **2- NOM**

L'appellation officielle est « **LA ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE** ». Promovoile, filiale de Pen Duick S.A.S. est seule propriétaire du nom et du logo **ROUTE DU RHUM**, qui sont déposés en France et à l'étranger. Compte tenu de la notoriété de la société Pen Duick S.A.S., l'usage et la dénomination **PEN DUICK** est retenu pour faciliter la communication, mais les contrats et les engagements juridiques sont signés par la société **PROMOVOILE S.A.**

## **3- OBJET**

La Route du Rhum est un événement sportif de voile de haut niveau, couru en solitaire, tous les quatre ans. Elle a pour mission de mettre en valeur les skippers et leurs armateurs ainsi que les collectivités et les partenaires de l'organisation.

## 4- REGLES

**4.1** L'épreuve est régie par les textes en vigueur des documents ci-dessous, complétés et éventuellement modifiés par les Instructions de Course disponibles au plus tard le 10 octobre 2014.

- Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile 2013/2016 (RCV)
- Les règles de classe 2014 pour les IMOCA, Class40, Multi50,
- Les prescriptions nationales s'appliquant aux concurrents étrangers précisées en annexe « Prescriptions »
- La partie B du règlement international pour prévenir des abordages en mer (RIPAM) quand elle s'applique
- Les RSO 2014/2015 catégorie 1 avec les modifications propres à chaque classe
- Le moteur de propulsion doit être fixe (tout système d'arbre d'hélice rétractable est interdit)
- L'heure officielle pour l'épreuve en métropole sera en heure locale (TU+2 jusqu'au samedi 25 octobre, et TU+1 à partir du dimanche 26 octobre) et en heure locale en Guadeloupe (TU-4)

En cas de traduction des documents propres à la course, le texte français prévaudra.

**4.2** Les RCV suivantes sont modifiées :

- **Les RCV du Chapitre 2 (*quand les bateaux se rencontrent*)** : s'appliquent au départ et jusqu'à 20 milles de la ligne de départ puis à nouveau à l'arrivée, à partir du passage dans le nord de l'îlot « La Tête à l'Anglais » (Guadeloupe), pour ces parties du parcours couvertes de jour. Pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours, elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM).
- **RCV 41 (*Aide extérieure*) et 45 (*Mise au sec, amarrage, mouillage*)** : modifiée au § 20.3
- **RCV 42.3 (h)** : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir à Saint Malo ou dans un autre port convenu avec la direction de course pour réparer et reprendre la course après autorisation de la direction de course.
- **RCV 44.1 (*Effectuer une pénalité*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 47.1 (*Limitation sur l'équipement*)** : modifiée par « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du directeur de course ».
- **RCV 50.2 (*Tangons de spinnaker et de foc*)** : ne s'applique pas.
- **RCV 51 (*Lest Mobile*)** : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : « Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, tous les éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des sacs ou des boîtes et déplacés s'ils sont solidement amarrés au bateau. Le matériel de sécurité (dont les radeaux de survie et/ou le matériel plombé) ne doit pas être déplacé. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».
- **RCV 52 (*Energie manuelle*)** : modifiée au paragraphe 19.2 de l'A.C.
- **RCV 54 (*Etats avant et point d'amure des focs*)** : ne s'applique pas.
- **RCV 55 (*Evacuation des détrit*)** : un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de détrit dans l'eau. Les détrit doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage. Cependant, un bateau peut rejeter des élastiques ou des brins de laine lors de l'établissement d'une voile.
- **RCV 61 (*Exigences pour réclamer*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 62 (*Réparation*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 63 (*Instructions*)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 64 (*Décisions*)** : modifiée dans les I.C.

**Ces modifications aux RCV apparaîtront en annexe aux instructions de course.**

## 5- PUBLICITE

**5.1 En application de la Régulation 20 de l'ISAF (code de publicité),** telle que modifiée par le règlement de publicité de la FFVoile, les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice.

### **5.2 Marques de reconnaissance**

**5.2.1 Numéro :** un numéro de course distinctif pour tous les bateaux doit être visible à tout moment sur le pont, la ou les coques et les voiles. Les dimensions sont données dans les Règles de Classe. Pour la Catégorie ULTIME, les dimensions sont les mêmes que la Classe IMOCA. Pour la catégorie RHUM, dans les voiles et le pont les dimensions des numéros sont données dans RCV G.1.2 et de chaque côté de la coque, les dimensions doivent être doublées.

**Pour les multicoques, le numéro de course sur la coque doit être apposé sur la partie avant extérieure de chaque flotteur et pour les monocoques sur la partie avant de chaque côté de la coque.**

Les numéros (conformément aux règles de Classe) doivent être communiqués à l'organisateur au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2014.

**5.2.2 Nom du bateau :** le nom du bateau inscrit peut être marqué sur chaque bord de chaque coque ou flotteur et une fois sur le tableau arrière ou sur les bras de liaison arrière. Pen Duick se réserve le droit de refuser un nom qu'il considère de mauvais goût, choquant, abusif ou en contradiction avec les objets de la course.

**5.2.3 Pavillons de course :** Tout bateau inscrit à la course recevra au plus tard à son arrivée à Saint-Malo **deux pavillons de course** qu'il devra arborer dans son gréement (haubans) de chaque côté du bateau (hauteur minimal 1m au dessus du pont) à partir du vendredi 24 octobre 2014 jusqu'à 50 milles de la ligne de départ puis de nouveau à 50 milles de la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix à Pointe à Pitre. Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées par l'organisateur.

**5.2.4 Flamme ou Pavillons :** à quai, l'envoi des flammes dans les étais ainsi que les pavillons de toute grandeur avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée, est autorisée à l'exclusion de tout slogan. Par ailleurs, les skippers s'engagent à hisser dans le gréement de leur bateau une ligne de 5 pavillons de l'organisateur et de ses partenaires fournis par celui-ci à Saint-Malo. Ils devront être **impérativement** arborés à Saint-Malo du vendredi 24 octobre 2014 et jusqu'à 0.2 milles de la sortie du SAS ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée à Pointe à Pitre jusqu'à la remise des prix. Cette ligne de pavillons doit rester à bord pendant la durée de la course.

**5.2.5 Logo de la course :** tout bateau inscrit devra porter dans la grand-voile le bloc marque de la course. Ce bloc marque comprendra le logo de la course auquel sera adjoint le logo du partenaire principal privé de la course. Il sera inscrit dans un cercle de 3 mètres de diamètre pour les Ultimes et les IMOCA, un cercle de 2 mètres de diamètre pour les Multis 50 et les classe Rhum  $\geq 50$  pieds et un cercle de 1,5 mètres de diamètre pour les class 40 et les classes Rhum  $< 50$ . Le centre de ce cercle sera situé à une hauteur correspondant au tiers du mât à partir du pont. Les transferts seront fournis par l'organisateur, la mise en place et la tenue des transferts jusqu'à l'arrivée étant sous la responsabilité du chef de bord. Pour toute infraction à cette règle, le bateau fautif pourra être pénalisé financièrement.

**5.2.6** Tout bateau inscrit à la course s'engage à respecter le nom de la course dans sa communication et sa promotion. Le logo de la course est libre d'utilisation pour les bateaux inscrits dans le cadre de leur promotion. L'organisation de la course devra être informée de cette utilisation. Une charte graphique sera fournie et devra être respectée.

## **6- ADMISSIBILITE – INSCRIPTIONS**

### **6.1 Admissibilité**

**6.1.1** Cette épreuve est ouverte aux multicoques et aux monocoques invités, qui sont répartis en plusieurs classes selon leur longueur hors tout (LHT):

- Classe ULTIME            Multicoques LHT  $\geq$  60 pieds sans limitation de taille
- Classe MULTI 50        Multicoques en conformité avec les règles Multi50
- Classe IMOCA           Monocoques en conformité avec les règles IMOCA
- Class40                 Monocoques en conformité avec les règles Class 40'
- Classe RHUM
  - Multicoques LHT  $\geq$  39 pieds et  $<$  60 pieds et ne pouvant entrer dans une classe définie ci-dessus
  - Monocoques LHT  $\geq$  39 pieds et ne pouvant entrer dans une classe définie ci-dessus

Tous les bateaux devront être équipés d'un moteur de propulsion fixe, ainsi qu'un arbre d'hélice fixe (non rétractable) notamment pour être autonomes dans les sorties, entrées et manœuvres de port, conformément à leur règle de classe, aux RSO et à l'avis de course.

**6.1.2** Le nombre de bateaux invités à participer à l'épreuve est limité à 100.

Classe Ultimes	: 10
Classe Multi 50	: 10
Classe IMOCA	: 15
Class 40	: 45
Classe Rhum	: 20

Toutefois, l'Organisateur se réserve le droit :

- d'inviter des bateaux additionnels à participer à l'épreuve,
- de refuser une inscription.

**6.1.3** Tous les bateaux inscrits doivent être en règle avec leur classe respective (cotisation et certificat de jauge 2014)

**6.1.4** Pour constituer une classe, il faut au moins 5 bateaux inscrits dans cette classe au plus tard **30 avril 2014**.

Au 1<sup>er</sup> mai 2014, l'organisateur confirmera les classes selon l'état des inscriptions.

### **6.2 Inscriptions**

**6.2.1** L'inscription se fait sur invitation.

**6.2.2** La demande d'inscription sera enregistrée selon sa date de réception et sous réserve d'y joindre le bulletin d'inscription dûment rempli et accompagnée d'un chèque ou d'une attestation de virement bancaire de 2 400 € TTC de frais de dossier non remboursable à valoir sur les droits d'inscriptions. Lorsque la limite des quotas par classe de bateaux, fixée à l'article 6.1.2, sera atteinte, les suivants seront enregistrés sur une liste d'attente.

**6.2.3** L'inscription définitive devra être déposée au plus tard, le **30 avril 2014** avec un chèque ou une attestation de virement bancaire représentant le solde du montant des droits d'inscription auprès de :

PEN DUICK / PROMOVOILE  
43, Rue de Cronstadt – 75015 Paris – France  
Tél : +33/(0)1.48.42.54.90  
Fax : +33/(0)1 48 42 52 96  
E-mail : crenou@penduick.com



#### 6.2.4 Les droits d'inscription sont fixés à :

- Ultimes : 50 000 € HT + TVA en vigueur
- IMOCA : 20 000 € HT + TVA en vigueur
- Multi 50 : 10 000 € HT + TVA en vigueur
- Class40 : 8 000 € HT + TVA en vigueur
- Classe Rhum : 6 000 € HT + TVA en vigueur

Les droits d'inscription comprennent les 2 400 € de frais de dossier non remboursable à valoir sur les droits d'inscription.

Les droits d'inscriptions seront :

- Retenus en cas de forfait du concurrent (si forfait après le 15/07/2014)
- Remboursés à 50% si le bateau n'est pas retenu à l'issue des contrôles de sécurité,
- Remboursés si l'épreuve est annulée ou si le comité d'organisation refuse l'inscription d'un bateau.

Les chèques sont à libeller à l'ordre de **PROMOVOILE**, les virements bancaires sont à effectuer aux coordonnées suivantes :

Titulaire du compte :	PROMOVOILE
Banque	BCME
Code Banque :	18829
Code Guichet :	29411
N° de Compte :	039 852 260 40
Clé RIB :	20
IBAN :	FR76 1882 9294 1103 9852 2604 020
BIC :	CMBRFR2BCME

**Merci d'indiquer nom du skipper / nom du bateau**

Les organisateurs pourront, pour cause de force majeure ou si la sécurité des participants l'exige, décider d'annuler le déroulement de l'épreuve. Une annulation pour des raisons de force majeure ou pour tout motif indépendant de la volonté des organisateurs, ne donnera lieu à aucun remboursement des droits d'inscription ni dédommagement. Il pourra en être ainsi, notamment, mais sans que cette liste soit limitative, en cas de conditions météorologiques exceptionnelles, de conflit armé, d'attentat, de réquisition, d'incendie, d'inondation, de grève, ou de blocage des installations dont l'origine serait étrangère et totalement indépendante de la volonté des organisateurs.

Une inscription tardive (après le 30 juillet 2014) pourra être examinée par les organisateurs.

**6.2.5** L'inscription comprend la mise à disposition d'une ou deux balise(s) de positionnement fournie par l'organisateur à chaque concurrent. Un chèque de caution de 2 000 euros par balise sera demandé lors de la semaine de contrôle à Saint Malo.

#### **6.2.6 Parcours de qualification :**

Chaque bateau, **avec son skipper inscrit dans la course**, devra réaliser un parcours de qualification. Les modalités seront arrêtées en temps voulu avec la direction de course. Le parcours, sa longueur, la date et l'heure de départ devront être arrêtés une semaine au moins avant la date prévue de départ en accord avec la direction de course.

Ce parcours de qualification doit être effectué à bord du bateau inscrit pour la ROUTE DU RHUM **équipé d'un suivi Immarsat C (standart C ou Mini C) opérationnel et dont la direction de course peut prendre la main afin d'assurer le polling**. Ce parcours de qualification devra être effectué avant le 1er octobre 2014 sauf dérogation exceptionnelle de la direction de course. Le skipper mettra tout en œuvre pour apposer les marquages de la course fournis par l'organisateur (logos dans la grand voile et pavillon de course) lors de sa qualification, et de toutes sorties destinées à la confection de banques images.

En cas de modifications importantes apportées au bateau après le parcours de qualification, la direction de course pourra demander au skipper de refaire un parcours de qualification.

**6.2.7** La liste définitive des bateaux admis à participer à la ROUTE DU RHUM sera publiée au plus tard 1er octobre 2014, pour mener les vérifications à compter du samedi 25 octobre 2014 à 09h30 à Saint-Malo.

**Seuls les bateaux ayant envoyé à l'organisateur une copie de leur attestation R.C. auront accès aux bassins du Port de Saint-Malo.**

**6.2.8** L'inscription sera définitive lorsque le bateau et son skipper auront satisfait aux dernières vérifications à Saint-Malo durant la semaine précédant le départ.

### **6.3 Skipper**

**6.3.1** La course se court en solitaire. Tout bateau doit avoir, en tout temps, une seule personne et toujours la même à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.

**6.3.2** Tout skipper qui a embarqué une ou plusieurs personnes, dans le cadre des RCV 1.1 ou 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais, et doit se conformer aux instructions de la direction de course.

**6.3.3** Chaque skipper doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence et posséder une licence FFVoile valide pour la durée de l'épreuve avec visa médical ainsi qu'une autorisation de port de publicité 2014.

**6.3.4** Chaque skipper doit fournir à l'organisation les documents suivants avant le 1<sup>er</sup> septembre 2014:

- Un certificat de stage de survie en cours de validité, effectué dans un centre approuvé ISAF (épreuve classée en catégorie 1 des RSO). Informations complètes sur le site de la FFVoile :  
<http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/RSO.asp#StagesSurvie>
- Un certificat Premiers Secours Civique de niveau 1 de moins de 5 ans ou d'un certificat Premier Secours Mer (PSMer). Informations complètes sur le site de la FFVoile :  
[http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/médical/documents/RSO/Presentation\\_PSMER\\_FMH.pdf](http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/médical/documents/RSO/Presentation_PSMER_FMH.pdf)
- Un dossier médical comprenant obligatoirement les résultats d'une épreuve d'effort datant de moins de 4 ans et les résultats d'une échocardiographie cardiaque.
- Le questionnaire médical fourni par l'organisation, rempli et signé par le skipper et son médecin traitant.

**6.3.5** Age minimum : 18 ans au 25 octobre 2014.

**6.3.6** Au plus tard le 31 octobre 2014 à 18 heures, le skipper devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ sera une annexe des Instructions de Course.

## **7- MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES**

**7.1** **Les matériels de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de l'Epreuve :**

**7.1.1** Un radar avec alarme.

**7.1.2** Un Iridium portable (avec une carte SIM dédiée) étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie (RSO 4.21.3q) avec une 2<sup>ème</sup> pile chargée dans une housse étanche dans le container de survie.

**7.1.3** Un GPS portable étanche ou dans une housse étanche avec des piles neuves dans le container de survie.

**7.1.4** Un émetteur / récepteur AIS actif et un logiciel de visualisation des cibles AIS avec une antenne situé en tête de mat et enregistré au MMSI du bateau

**7.1.5** Une combinaison de survie, normes NF EN ISO 15027-1 et dont l'isolation thermique sans sous-vêtements polaires doit être supérieure à 0.75 Clo immergé.

- 7.1.6** Une balise de détresse portable Sarsat-Cospas bi-fréquence 121.5 Mhz et 406 Mhz, classée longue durée, autonomie 48H minimum (2 balises pour les ULTIMES et les IMOCA).
- 7.1.7. Marquage de coque, couleur fluo :** les règles RSO 4.02.1 b), 4.02.2 et 4.02.3 sont obligatoires pour les Class 40, la catégorie Rhum, les IMOCA, la Multi 50 et la Catégorie ULTIME.
- 7.1.8** Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » ou équivalent avec détendeur incorporé.
- 7.1.9** Un gilet de sauvetage auto-gonflable par système de pression type Hammar ou équivalent, homologués CE avec au minimum un kit de rechange et muni d'une lampe de type flashlight avec une autonomie minimum de 8 h.
- 7.1.10** Un SART (transpondeur de recherche et sauvetage) radar ou AIS autonome dans le container de survie ou à proximité du container de survie.
- 7.1.11 Une balise personnelle AIS portée en permanence par le skipper**
- 7.1.12 Une balise personnelle PLB portée en permanence par le skipper**
- 7.1.13 Un transpondeur radar (type Activ – Echo ou équivalent)**

## **8- PROGRAMME**

### **Vendredi 24 octobre 2014 18H00 :**

Les bateaux doivent être à la disposition de l'organisation, dans le port de Saint-Malo, sous peine de pénalités. Cependant, les organisateurs pourront déroger à cette clause, au cas par cas, en imposant une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1000 euros par tranche de 24 heures de retard.

L'Organisation met en place un plan d'amarrage des bateaux que les skippers s'engagent à respecter.

Les bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port sauf autorisation écrite de la direction de course.

Les bateaux de la Catégorie Ultime, dont la largeur ne permettrait pas d'entrer dans les bassins de Saint Malo dérogent à cette règle et devront se conformer aux solutions d'amarrage / mouillage qui leur seront proposées.

Vendredi 24 octobre 2014	18h30	Briefing Accueil
Samedi 25 octobre 2014	09h30	Début des contrôles Présence du skipper obligatoire pour le 1 <sup>er</sup> contrôle
	14h00	Activités obligatoires pour les skippers
	18h00	Présentation des skippers
Dimanche 26 octobre 2014	09h30 / 16h00	Activités obligatoires pour les skippers
Mercredi 29 octobre 2014	Horaire à confirmer	Journée des enfants (à confirmer)
Jeudi 30 octobre 2014	14h00 / 17h00	Briefing instructions de course et sécurité
Vendredi 31 octobre 2014	18h00	Fin des contrôles Les bateaux qui n'auront pas terminé les contrôles à cette date ne seront pas admis à prendre le départ
	18h00	Heure limite du dépôt de la déclaration de départ
	18h30	Briefing semi rigides assistance
Samedi 1 <sup>er</sup> novembre 2014	Horaire à confirmer	Briefing skippers
	Horaire à confirmer	Sortie des premiers bateaux Un planning sera joint en annexe des IC
Dimanche 2 novembre 2014	Horaire à confirmer	Sortie des bateaux Un planning sera joint en annexe des IC
	13h02 ou 14h02 A confirmer	DEPART DE LA ROUTE DU RHUM

**En fonction de la météo, la direction de course pourra avancer le départ au samedi 1<sup>er</sup> novembre. Les concurrents seront informés de la modification du programme par un avenant publié au plus tard le mardi 28 octobre à 20h00.**

## **9- OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER**

### **9.1 La présence du skipper est obligatoire :**

- 9.1.1 A Paris :** pour la conférence de presse de présentation dont la date sera précisée ultérieurement (en Septembre ou Octobre 2014).

### 9.1.2 A Saint-Malo :

- du vendredi 24 octobre 18h au dimanche 26 octobre 16h
- Pour chaque briefing décrit dans l'avis de Course.
- Pour le premier contrôle de sécurité du bateau.
- Du mercredi 29 octobre 2014 (journée des scolaires / enfants) jusqu'au départ de la course.
- Durant la **totalité** de la présentation des skippers et de la soirée officielle précédant le départ à Saint-Malo.
- A la remise des prix de Saint-Malo qui aura lieu durant le premier trimestre 2015, **faute de quoi, les prix ne seront pas remis.**

### 9.1.3 En Guadeloupe :

- A la conférence de presse d'arrivée,
- Aux remises des prix, **faute de quoi, les prix ne seront pas remis.**

## 9.2 Responsable technique du bateau :

**9.2.1 A Saint Malo : Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence** de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la direction de course à son arrivée à Saint Malo. Il devra être joignable H24.

**9.2.2 En Guadeloupe : Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence** de l'arrivée du bateau et ce jusqu'à sa remise des prix. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la direction de course à son arrivée. Il devra être joignable H24.

**9.3 En cas d'infraction et de non présence du skipper,** des pénalités financières pourront être appliquées par l'organisateur.

## 10- CONTROLE DES BATEAUX

### 10.1 A Saint Malo

Chaque bateau sera contrôlé. Le skipper devra être présent pour le premier contrôle de son bateau. Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra pas prendre le départ de la course.

### 10.2 En Guadeloupe

A l'arrivée, les bateaux seront contrôlés.

Un bateau non conforme aux règlements pourra être, à la discrétion du Jury International, pénalisé ou disqualifié.

## 11- INSTRUCTIONS DE COURSE

Les instructions de course seront envoyées aux skippers, par mail au plus tard le 10 octobre et mises en ligne sur le site internet dans l'espace course.

## 12- PARCOURS

<b>Ligne de départ :</b>	<b>Au Nord de la Pointe du Grouin</b>
<b>Bouée du Cap Fréhel</b>	<b>à contourner en la laissant à tribord</b>
<b>La Guadeloupe</b>	<b>à contourner en la laissant à bâbord</b>
<b>Îlot de la Tête à l'Anglais</b>	<b>à laisser à bâbord</b>
<b>Bouée de Basse Terre</b>	<b>à laisser à tribord</b>
<b>Ligne d'arrivée :</b>	<b>à proximité de Pointe à Pitre (définie dans les Instructions de Course)</b>

Le parcours détaillé sera défini dans les instructions de course.

### **13- TEMPS LIMITE**

La ligne d'arrivée sera fermée 35 jours (soit 840 heures) après la Date / Heure de départ de la Route du Rhum.

### **14- SYSTEME DE PENALITE**

Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 :

Une infraction aux *règles* autres que celles du chapitre 2 et aux règles 28 et 31 pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification.

### **15- CLASSEMENT**

#### **15.1 Le classement de la Route du Rhum s'effectue en temps réel.**

#### **15.2 Classement par Classes**

Un classement en temps réel dans chacune des classes définies au paragraphe 6.1.1 sera établi selon l'ordre d'arrivée, majoré des pénalités ou minoré des bonifications éventuelles.

#### **15.3 L'organisateur se réserve le droit d'établir d'autres classements qui seront définis dans les instructions de course.**

### **16- TROPHEES ET PRIX**

#### **16.1 Seuls les bateaux ayant franchi la ligne d'arrivée de la Route du Rhum et fini avant la fermeture de ligne sont pris en compte pour les trophées et les prix.**

#### **16.2 Le montant et la répartition des dotations financières distribuées seront diffusés par avenant à l'avis de course au plus tard le 30 juillet 2014.**

### **17- POSITIONNEMENT**

#### **17.1 Système de balise de positionnement**

A Saint-Malo, l'organisateur installera sur chaque bateau une ou plusieurs balises de positionnement qui permettra le suivi du bateau. L'une d'elle pourra être connectée à la centrale du bord (connections NMEA) pour transmettre les informations de base (vent / pression / températures).

Un chèque de caution de 2 000 euros par balises sera demandé au skipper. Ce chèque lui sera rendu ou sera détruit lorsqu'il aura rendu sa (ou ses) balise(s) de positionnement avec sa déclaration d'arrivée au PC course à Pointe à Pitre.

En cas d'abandon il devra la (les) renvoyer à ses frais directement au prestataire.

La direction de course doit être informée de toute autre forme de positionnement par satellite ou de reporting, il doit en avoir l'accès 24h/24 et connaître le nom et l'adresse du destinataire qui recueille l'information.

#### **17.2 Système INMARSAT**

##### **17.2.1 La ROUTE DU RHUM utilisera le système INMARSAT C pour la transmission de messagerie et pour le suivi des bateaux en cas d'une défaillance de la balise de positionnement.**

##### **17.2.2 Chaque bateau devra être équipé d'un terminal INMARSAT opérationnel pour la localisation.**

Cet appareil doit être fixé en permanence, en parfait état de fonctionnement et installé de façon à empêcher sa détérioration. Des vérifications seront effectuées.

##### **17.2.3 Chaque concurrent devra donner à l'organisateur l'autorisation du suivi de son bateau par ce système durant le parcours d'observation et la course. Des essais devront être effectués dès que le bateau sera équipé.**

### 17.3 Suivi en temps réel

L'organisateur se réserve le droit de demander aux skippers de laisser allumer leur FleetBroadBand pendant les 2 premières heures de course.

Dans ce cas, l'organisateur devra installer en amont un logiciel sur le PC du bord.

Un autre dispositif pourra être mis à bord par l'organisateur (balises GSM / GPRS/ ...).

## **18- MOYENS DE COMMUNICATIONS**

Tout bateau doit être équipé :

- d'un système de téléphone par satellite avec antenne extérieure fixe. L'antenne extérieure devra être installée conformément à la notice technique du produit. Toute installation non conforme sera refusée.

Ce téléphone devra avoir une sonnerie suffisamment audible à l'intérieur du bateau et rester allumé pendant toute la durée de la course.

- d'une radio VHF marine 56 canaux de 25 watts minima avec antenne en tête de mat.

Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés de façon à empêcher leur détérioration. Ces appareils, tout comme l'iridium portable du container et l'AIS seront testés avant le départ par l'organisation.

## **19- SOURCE D'ENERGIE**

**19.1** Aucun moyen de propulsion autre que la force du vent ne peut être employé en course (RCV 42.1).

**19.2** Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique. Cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille. Ceci modifie la RCV 52.

## **20- AIDE EXTERIEURE** (Ceci modifie les RCV 41 et 45)

**20.1** Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés, et notamment le routage (modification de la RCV 41) sauf interdiction par les règles de classe.

**20.2** Les bateaux doivent effectuer la totalité de la course d'une façon indépendante et ne doivent pas, délibérément, naviguer de conserve ou prendre des dispositions en vue d'un quelconque accompagnement. Pendant l'épreuve, le bateau ne peut avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit sauf selon les termes de l'AC 20.3.

**20.3** Pendant la course, un bateau peut faire escale ou mouiller et recevoir assistance dans les conditions suivantes :

- Le skipper doit en faire la demande à la direction de course (VHF, Inmarsat C, M, téléphone).
- Après accord de la direction de course sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la direction de course et sur une distance convenue à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.
- Lorsque le bateau est en remorque ou au moteur, et seulement à ce moment-là, des personnes peuvent monter à bord,
- Lorsque le bateau est au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou à quai dans le port ou l'abri convenu avec la direction de course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la direction de course. Le skipper peut débarquer.

- Lorsque le bateau a fini ses réparations, pour reprendre la course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la direction de course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée. Dès que le bateau reprend sa course, seul le skipper est à bord.
- une escale technique dans un port, ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou a quai dans un port ou dans un abri, ne peut être inférieur à 4 heures.
- **Ceci ne s'applique pas au port de Saint-Malo** où tout moyen est autorisé pour rejoindre le port ou en sortir jusqu'à un point précisé dans les Instructions de Course.

## **21- RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS**

**21.1** La voile est un sport à risque et une activité potentiellement dangereuse. Toute personne envisageant de participer à la course, que ce soit en tant que participant ou autre, doit le faire tout en acceptant les risques inhérents à une telle participation et en sachant que cette participation pourrait entraîner des dommages ou pertes.

La responsabilité de l'Organisateur et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve.

Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'Organisateur ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

- Les vérifications que l'organisation de la course, soit de sa propre initiative, soit à la demande du Jury International ou de toute autre instance, serait amenée à faire, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les Instructions de Course et leurs avenants ont été respectés.
- La veille, et spécialement la veille radio et/ou Inmarsat C, que l'organisateur pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.
- Toute demande faite auprès d'un membre de l'Organisation ne saurait engager civilement l'organisateur que s'il en a accepté explicitement la responsabilité, soit lui-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

**21.2** L'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément aux RCV. Le fait de déposer un engagement implique que le concurrent et ses ayants droit renoncent à toute juridiction autre que sportive pour les litiges sportifs. Aucune demande de dommages et intérêts ne peut être fondée (RCV fondamentale 3). Par conséquent, les organisateurs n'accepteront aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne seront responsables d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

**21.3** Quels que soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du bateau, armateur et skipper, seul le skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'organisation de la course.

**21.4** Chaque skipper participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer à été prise sous sa seule responsabilité. Il est de la seule responsabilité de chaque participant de décider de participer à la course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son grément, des conditions météo prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite.

Tout conseil ou renseignement fourni par l'organisation de la course, par exemple : un bulletin météo ou un conseil suite aux inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque participant de vérifier les conditions météo probables et son matériel. Ni l'organisateur de la course ni leurs associés n'acceptent la moindre responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir. **(RCV Fondamentale 4).**

**21.5** Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord sont chacun en ce qui les concerne, personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes, aux bateaux ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autre. En outre, chaque participant s'engage à fournir une attestation de ces assurances et des éventuelles clauses d'exclusion et des indemnités à tout tiers avec lequel il serait amené à entrer en contact dans le cadre de la course ou des événements associés.

**En particulier, le skipper est responsable vis à vis de l'organisateur de la course de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles d'un montant minimum de 3 millions d'Euros. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée à l'organisation de la course avant l'arrivée du bateau à Saint Malo. A défaut, le skipper ne sera pas autorisé à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'organisateur de la course.**

L'absence de fait d'assurance aux tiers ne saurait engager la responsabilité de l'organisateur ou de ses partenaires.

**21.6** Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le skipper devront déposer auprès de l'organisateur, le formulaire de renonciation, dûment signé, à toute réclamation contre l'organisateur, les mandataires et agents ainsi que les assureurs, tel que rédigé en annexe. Les organisateurs ne pourront être tenus responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, participant, armateur, parrain ou autre, et cette absence totale de responsabilité ne se limitera pas à la seule perte de bénéfices, d'opportunités, d'affaires, de publicité, de réputation (ou l'occasion d'améliorer sa réputation) ou quelque perte financière que ce soit.

**21.7** Les organisateurs ne seront aucunement tenus pour responsables envers les participants dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultantes d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) tout désastre naturel, guerre, intervention militaire, accident, panne de matériel, émeute, temps anormalement inclément, tremblement de terre, raz-de-marée, incendie, inondation, ouragan, tornade, sécheresse, explosion, coup de foudre, grève patronale ou conflit social, ainsi que tout oubli ou refus de permis de la part du gouvernement, des instances nationales ou internationales de voile, des administrations des Ponts et Chaussées, des télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.

**21.8** Les organisateurs de la course n'auront aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux participants l'obligation de porter secours à un autre bateau ou participant en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.

**21.9** L'organisateur garde la maîtrise et la gestion prioritaire de la communication factuelle des incidents ou accidents qui ont lieu sur les bateaux et sur la course. Une réunion obligatoire sera organisée le jour de la conférence de presse avec le responsable de chaque bateau engagé pour confirmer les procédures de suivi et de communication imposées par l'organisateur en cas d'incident ou d'accident.

**21.10** Il sera considéré que tous les participants et toute personne impliquée dans la course auront pris connaissance des exclusions et des indemnités. Aucun départ ne sera autorisé avant que le participant, l'armateur (si différent de celui-ci) et tous les partenaires du participant n'aient signé et remis aux organisateurs une attestation écrite fournie par ceux-ci, au plus tard le mercredi 29 octobre 2014 à 18h00, en déclarant que :

- Le participant reconnaît avoir lu et compris les dispositions de l'Avis de Course et de tout autre document officiel, y compris les risques et dangers liés à l'événement. Il accepte avoir tenu réellement compte des besoins d'assurance décès et autre relatifs à ses obligations (que ce soit envers ses personnes à charge ou autrui) et que le participant possédera une couverture adéquate en termes d'assurance accidents/décès pendant toute la durée de la course.



- Le participant reconnaît qu'il a souscrit, et qu'il gardera, jusqu'à un mois après avoir terminé la course (ou abandonné la course), une police d'assurance adéquate, y compris des assurances pour couvrir ses risques et responsabilités envers des tiers, pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.
- Le participant, l'armateur (si différent de celui-ci), et les partenaires du participant reconnaissent qu'il est raisonnable que les organisateurs de la course (Pen Duick), ainsi que tous ceux impliqués dans l'organisation, rejettent toute responsabilité jusqu'au maximum de ce qui est autorisé par la loi et qu'ils soient protégés contre quelque revendication que ce soit.

## **22- UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS**

L'annexe audio-visuelle sera communiquée au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2014.

## **23- ADHESION**

L'inscription entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions ci-dessus définies.

L'organisateur se réserve le droit d'amender le présent avis de course si des modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.

## **24- CONTACTS**

### **Pen Duick / Promovoile**

41/43 rue de Cronstadt - 75015 Paris - France  
Tel : +33 (0)1 48 42 54 90 Fax : +33 (0)1 48 42 52 96

### **Direction de course**

Directeur de Course :

Gilles Chiorri : +33 (0)6 11 57 43 56

email : [gchiorri@penduick.com](mailto:gchiorri@penduick.com)

Adjointe direction de course et coordination nautique :

Claire Renou : +33 (0)1 48 42 54 90

email: [crenou@penduick.com](mailto:crenou@penduick.com)

### **Organisation générale**

Pierre Bojic, Directeur Général

email : [pbojic@penduick.com](mailto:pbojic@penduick.com)

Mathieu Sarrot, Commissaire Général

email : [msarrot@penduick.com](mailto:msarrot@penduick.com)

Fait à Paris le 31 janvier 2014